

**М.В. Моргун**  
Львівський державний університет  
внутрішніх справ

## **БОЙОВЕ ЗАСТОСУВАННЯ БРОНЬОВИХ ЧАСТИН У ДОБУ ЦЕНТРАЛЬНОЇ РАДИ**

© Моргун М.В., 2010

**Розглянуто досвід бойового застосування броневих автомобілів арміями Української Центральної Ради у 1917–1918 рр. Проаналізована організація броневих автомобільних підрозділів.**

**It is investigational experience of fighting using of armoured cars in army's of Ukrainska Centralna Rada in 1917-1918. The organization of armoured cars subsections are considered.**

Доба Центральної Ради відзначається, зокрема, початком формування Збройних сил молоді та незалежної держави. Застосовувались українськими військовими формуваннями того часу новітні технічні засоби ведення загальновійськового бою, такі як панцерні автомобілі (спадок 1-ї Світової війни) та панцерні потяги (на початку, переважно, кустарного виробництва). Незважаючи на невелику чисельність, українські панцерні з'єднання широко використовувались у військових діях. Згадки про застосування броньових частин містяться в історико-мемуарних творах, опублікованих у 20–30-х рр. ХХ ст. – у працях Б. Монкевича [12; 25] чи П. Шандрука [28]. Деякі дані наводяться у дослідженнях сучасних українських істориків Я. Тинченка [5] та В. Пархоменко [6, 8]. Побіжно торкаються цих питань сучасні російські дослідники М. Барятинський та М. Коломієць [7; 14; 24]. Однак ми повинні констатувати той факт, що дослідженню епізодів бойового застосування броньових частин українських армій доби ЦР увага приділена не повною мірою, а наявні дані не достатньо систематизовані.

**Мета роботи** – максимально можливо відтворити театр військових дій в контексті застосування броньових частин доби Центральної Ради.

Напружена політична боротьба, що охопила частини і з'єднання російської армії в 1917 рр., не могла оминати й українізовані формування, у тому числі й броньові. На жаль, у багатьох випадках українізовані частини не виявляли належної стійкості, легко переходячи від підтримки Центральної Ради до нейтралітету чи навіть до підтримки більшовиків. Це характерно було не лише для піхотних чи артилерійських частин, але й для броньових підрозділів. Скажімо, підрозділи українізованого броневих автомобільного дивізіону Особливої армії 12–13 листопада 1917 р. стали на бік більшовицького ревкому та підтримали полки 126-ї дивізії під час встановлення більшовицької влади в Луцьку [1, с. 50]. Не були надійними й броньові частини Київського гарнізону, в яких простежувалось падіння дисципліни і зростання впливу більшовиків. Наприклад, коли військово-революційний комітет Київської Ради робітничих і солдатських депутатів 8 листопада 1917 р. видав наказ про вибори командирів військових частин, одним з перших цей наказ виконало 26-ге автоброньове відділення. Заради справедливості відзначимо, що й ставлення Центральної Ради до українських збройних формувань далеко не завжди було прихильним і послідовним. Так, Український збірний відділ полковника Базильського у лютому 1918 р. прибув з Румунського фронту до Кам'янець-Подільського. Тут на його основі сформували 1-й Уманський козацький лінійний полк, до якого й були приділені три броневих автомобілі збірного відділу. Але після прибуття до Умані полк, за наказом Центральної Ради, був розформований, а більшість його озброєння, в тому числі й броньовики, опинилось на складі [2, с. 85].

Політичне протистояння в Україні в жовтні-листопаді 1917 р. поступово переросло у відверту збройну боротьбу, головними учасниками якої стали сили, віддані Центральній Раді, та пробільшовицькі елементи – як місцеві, так і скеровані на терени України урядом радянської Росії. У цій боротьбі, що спочатку мала форму локальних сутичок, а згодом переросла в українсько-більшовицьку війну, ворогуючі сторони широко застосовували броневих автомобілі та бронепоезди.

24 грудня 1917 р. для підтримки українських частин в Катеринославі прибула бойова машина з дислокованого в Олександрівську (нині м. Запоріжжя) 8-го автоброньового дивізіону. Цей броньовик був використаний для „психологічного тиску” на противника, проїхавши кілька разів в супроводі загону кінноти головною вулицею міста [3, с. 228]. Проте вночі з 25 на 26 грудня червоногвардійці зуміли його захопити, попередньо, за спогадами радянських діячів, напоївши охорону [4, 262]. 28 грудня, використовуючи захоплений броньовик, червоногвардійці Катеринослава, що отримали підкріплення з Москви й Харкова, ліквідували майже усі осередки опору українських військ [5, с. 89]. У самому Олександрівську, ще до подій в Катеринославі, українські війська використовували чотири броневих автомобілі у боях 12–15 грудня проти місцевих червоногвардійців і загону матросів-більшовиків О. Мокроусова. Скувавши кулеметним вогнем пересування ворога, броньовики сприяли перемозі українських частин [5, с. 103]. Проте, коли 2 січня 1918 р. до міста прибув новий більшовицький загін, більшість частин гарнізону Олександрівська вже не становили бойової вартості. У підсумку автоброньовий дивізіон був роззброєний і розпущений. Широке застосування знайшли моторизовані бойові засоби під час боїв в Одесі. Збройне протистояння у цьому місті між гайдамаками й червоногвардійцями почалося 1 грудня 1917 р. із спроби останніх обладнати імпровізований броневих автомобіль з санітарної машини зі знаками Червоного Хреста. Під час сутички за цю машину було вбито двох гайдамаків, але й уся залага „броньовика” теж загинула. За півтора місяці, вранці 14 січня частини Одеської гайдамацької дивізії за підтримки броневих автомобілів перейшли в наступ і захопили залізничний вокзал. Та невдовзі вокзал був відбитий більшовицькими військами за підтримки мотоброньового вагона “Заамурець”. 15 січня гайдамакам вдалось пошкодити колію, внаслідок чого “Заамурець” зійшов з рейок, але вже наступного дня більшовики усунули пошкодження [7, с. 17]. Внаслідок боїв в Одесі більшовицьким трофеєм став броневих автомобіль „Вільна Україна” [8, с. 41].

Широке застосування знайшли броневих автомобілі в боях на Правобережній Україні – в зоні дислокації частин Південно-Західного фронту, найкраще укомплектованого цим видом військової техніки. Зокрема, в м. Рівне, де на основі штабу Особливої армії діяв більшовицький штаб Південно-Західного фронту, знаходилось кілька броневих автомобілів. В ніч з 30 на 31 грудня 1917 р. ці машини були захоплені українським загonom в маєтку Любомирського, а вранці 31 грудня з успіхом використані в боях у місті [9, с. 202]. Завдяки броневих автомобілям півтори сотні вояків, вірних Центральній Раді, під командуванням прапорщика Куша оволоділи м. Рівне й заарештували більшовицький штаб фронту [10, с. 29]. Відзначимо, що кількома тижнями раніше (після 7 грудня) броньовики Особливої армії підтримували невдалу більшовицьку операцію, метою якої було зайняття Здолбунова [11, с. 105–106].

Одним із найдраматичніших моментів першої українсько-більшовицької війни стала боротьба за Київ. Українським військам у цій боротьбі довелось протистояти не тільки зовнішній загрозі – більшовицьким (чи збільшовиченим) загonom, що намагались прорватись до столиці України з території Росії та з Південно-Західного фронту – але й „п’ятій колоні”, яка 16 січня 1918 р. підняла повстання у самому місті. Осередком опору антиукраїнських сил став завод „Арсенал”. З українського боку червоногвардійським загonom протистояли розрізнені частини загальною чисельністю, за оцінкою Я. Тинченка, до 2000 багнетів [5, с. 239]. Серед них була й автоброньова частина. Б. Монкевич у своїх спогадах „Деяко про співпрацю панцирних авт під час оборони Києва в січні 1918 р.” наводить її склад – два кулеметні броневих автомобілі та один гарматний [12, с. 11]. Судячи з цього, можна припустити, що цією частиною було одне з автоброньових відділень колишньої російської армії – такий склад відповідає штатній чисельності відділення. Командував цією броньовою частиною поручник Борковський. За даними ж Г. Млиновецького, ця частина мала п’ять броневих автомобілів [13, с. 141]. Поряд із тим, в Києві знаходився значно чисельніший

Бельгійський автоброньовий дивізіон, надісланий до Росії ще 1915 р. і підпорядкований командуванню Південно-Західного фронту. Ця частина мала щонайменше десять бронеавтомобілів [14, с. 64–65]. В ході боїв у Києві бельгійці зайняли нейтральну позицію, розцінену В. Петрівим як „зосібна шкідливу” [15, с. 110]. Бельгійці стояли на шляху на Святошин, загрожуючи вжити зброю проти тієї сторони, яка наважиться їх зачепити. Спроби новопризначеного військового міністра Жуківського та полковника Слівінського переконати командування дивізіону надати частину техніки українським військам завершилися невдачею. Згодом особовий склад дивізіону був евакуйований з Росії через Владивосток, матеріальна ж частина, ймовірно, потрапила до рук більшовиків.

З самого початку більшовицького повстання в Києві бойові машини відділу Борковського активно залучались до його придушення. Зокрема, на світанку 16 січня 1918 р. один бронеавтомобіль підтримував загони вільного козацтва, що прибули до „Арсеналу” з метою вивезти з заводу вугілля та зброю. Трохи згодом, того самого дня два кулеметні броньовики увійшли до складу загону, що блокував завод з боку Олександрівської вулиці. Гарматний броньовик, екіпаж якого очолював Вікул Дігель, близько 14 год прибув на підтримку загону, складеного з працівників Військового міністерства, що оточив зайнятий червоногвардійцями готель „Прага”. Приблизно за три години броньовик брав участь в успішному штурмі готелю, завдяки якому більшовиків вибили з однієї з найвищих споруд Києва [5, с. 245–248]. Третім осередком боїв в Києві стали казарма січових стрільців в районі Львівської площі. Тут січовики обладнали імпровізований „броньовик” на базі вантажного автомобіля, озброєного кулеметом, і о 14.45 год ввели його в бій. Однак ця спроба виявилась невдалою – одним з перших був поранений командир панцирника Петро Пасіка, за кілька хвилин майже вся залога бойової машини була перебита [16, с. 62].

Наступного дня машини автоброньового відділу теж активно брали участь в боях. Зокрема, гарматний броньовик під командою В. Дігеля діяв проти загонів червоногвардійців на Подолі. Його вогнем було розбито браму друкарні – одного з осередків опору червоногвардійців, які до підходу панцирника марно намагались ліквідувати українські загони [15, с. 113]. Обидві ж кулеметні машини продовжували блокувати „Арсенал” з боку Олександрівської вулиці, час від часу здійснюючи вилазки на Печерськ для розпорошення окремих більшовицьких озброєних груп, що намагались прорватись до заводу [12, с. 11]. Саме наявність бронеавтомобілів, на думку Я. Тинченка, сковувала активність залоги „Арсеналу”, не дозволяючи їй перейти до активних дій [5, с. 256]. Але не обійшлося й без втрат – одна з бойових машин під „Арсеналом” була пошкоджена, а поручника Борковського було важко поранено.

18 січня українські війська в Києві зробили другу спробу застосувати імпровізований „броньовик”. На цей раз його обладнали, встановивши кулемет на вантажівку, козаки полку імені Полуботка. Він був введений в бій близько 15 год в районі Головних залізничних майстерень, проте і в цьому випадку такий примітивний „броньовик” був знищений ворогом [17, с. 90]. Але мети вдалось досягти – червоногвардійці Головних залізничних майстерень припинили активні бойові дії, дозволивши полуботківцям зосередитись на боротьбі проти загону червоногвардійців Шулявки, що забарикадувались в головному корпусі Політехнічного інституту. У розпорядженні цього загону був бронеавтомобіль, проте несправний (ймовірно, машина знаходилась на ремонті у майстернях політехніки). Червоногвардійці спробували використати його як нерухому вогневу точку, поставивши перед головним корпусом інституту. Та в підсумку машина стала трофеєм полуботківців [5, с. 269–270].

У подальші дні, наскільки можна судити із спогадів учасників подій, бронеавтомобілі не брали активної участі у боях в Києві. Лише 22 січня – в останній день повстання в місті – два броньовики підтримували гайдамаків під час штурму Головних залізничних майстерень [15, с. 127]. Тут довелось зіткнутись із запеклим опором червоногвардійців, які зуміли підбити гарматний броньовик [12, с. 11]. Також було зроблено спробу використати проти гайдамаків бронепоезд № 3, який знаходився в майстернях на ремонті. Але двома гарматними пострілами він був пошкоджений і згодом захоплений гайдамаками. У кінцевому підсумку, до вечора 22 січня останні осередки опору в Києві були придушені. Та цей, за великим рахунком, локальний успіх, не зміг врятувати

ситуацію – до Києва вже підходили більшовицькі війська Муравйова. Лише 25 січня бронетехніка знову вводиться в дію українськими військами. У цей день вранці єдиний справний бронеавтомобіль українського гарнізону Києва підтримував загони різних полків, що атакували Микільські казарми і Микільську вулицю. Тут відбувся зустрічний бій із загонами більшовиків – сторони залишилися на своїх позиціях. При цьому саме активні дії броньовика зупинили просування більшовиків [5, с. 309–310]. Наступного дня українські війська під натиском кількісно переважаючих більшовицьких сил змушені були залишити Київ. Якщо в грудні 1917 – січні 1918 рр. броньові автомобілі застосовувались українськими військами переважно у вуличних сутичках, то бронепоезди знайшли застосування у польових боях. Зокрема, 30 грудня бронепоезд підтримували юнаків 1-ї військової школи у бою біля станції Дочь, де більшовицький загін Берзіна спробував переправитись через Десну. Ворога було відбито, але й український бронепоезд був знищений, а його обслуга зазнала істотних втрат [18, с. 20]. 5–8 січня 1918 р. бронепоезд № 4 брав участь у безрезультатній експедиції частин Одеської гайдамацької дивізії на Лівобережжя в район Олександрівська [5, с. 197–198]. 14 січня, вже після повернення в Одесу, його гарматні вагони разом з броньованим паровозом були захоплені одеськими червоногвардійцями (кулеметний вагон залишився в руках українських військ і згодом увійшов до складу бронепоезду „Стрілець”). Тоді ж до рук червоногвардійців потрапили і два бронеавтомобілі, що належали дислокованій в місті українізованій 7-й автороті. Отже, і в цьому місті одну з ключових ролей в боротьбі за владу відіграли броньовані бойові засоби.

Вже з перших тижнів боїв ворогуючі сторони почали використовувати імпровізовані бронепоезди, які мали один–два вагони (або платформи), захищені за допомогою підручних засобів (стоси шпал, мішки з піском, листи котельного заліза тощо). Власне й до броньованих такі потяги можна зарахувати лише завдяки спільній із бронепоездами заводського виготовлення тактиці використання, але не завдяки захищеності. Ймовірно, першою з українських частин вдався до подібного прийому в грудні 1917 р. полк імені Б. Хмельницького, встановивши гармату на залізничну платформу. Начальником цієї бойової одиниці був сотник С. Лощенко. У складі полку „бронепоезд” брав участь в поході до Полтави, після повернення полку до Києва залишився на Лівобережжі. 16 січня 1918 р. під станцією Крути гармата поїзда підтримувала дії українських загонів [5, с. 175–177]. В середині січня 1918 р. бійці куреня Чорних гайдамаків, що входив до складу Гайдамацького коша Слобідської України спорядили на станції Кононівна подібний „бронепоезд”, озброївши його однією гарматою. Поїзд Чорних гайдамаків взяв участь в боях поблизу станції Гребінка, знищивши там залізничну колію і призупинивши просування ворожих загонів, а також діяв під Кононівною і Яготином [5, с. 172–173].

Новий етап в історії України доби Центральної Ради був започаткований укладенням 27 січня 1918 р. Брестського мирного договору між УНР та державами Четвірного союзу [20, с. 1–13]. Його логічним наслідком стало звернення Центральної Ради до Німеччини і Австро-Угорщини із закликом надати допомогу у відбитті більшовицької агресії. Як відомо, держави Четвірного союзу охоче відгукнулися на цей заклик, розраховуючи вирішити за рахунок України власні проблеми, насамперед – здобути нове джерело продовольства. Вже за кілька днів була укладена військова конвенція УНР з Німеччиною та Австро-Угорщиною, яка передбачала надання цими країнами військової допомоги Україні [21, с. 127–128].

У першій половині лютого 1918 р. збройним формуванням УНР вдалося затримати наступ більшовицьких військ на Правобережній Україні. При цьому була проведена низка операцій з роззброєння частин колишньої російської армії на Волині та Поділлі. Під час цих операцій українських військ бронеавтомобілі не використовувались. Натомість досить добре проявив себе в боях під Коростенем і Сарнами імпровізований бронепоезд, залогую якого становила 1-ша Січова батарея, очолювана сотником Р. Дашкевичем. Під час його спорудження в залізничному вагоні встановили гармату, яка вела вогонь через амбразуру, прорубану в передній стінці. Захист від ворожих куль забезпечувався тюками пресованої соломи, складеними вздовж стін [22; 23]. В „Історії січових стрільців”, зокрема, стверджується, що сама поява цього потяга під Сарнами викликала паніку серед збільшовичених військ і тим самим істотно полегшила опанування цієї важливої станції січовими стрільцями [16, с. 76–77].



19 лютого 1918 р. почалось просування на Україну німецьких військ, дещо пізніше до них приєдналися і австро-угорські частини. При цьому авангарди наступаючих військ, що складались здебільшого з кінноти, інколи посилювались автоброньовими відділами. До складу німецьких окупаційних військ увійшли два таких підрозділи: 1-й загін кулеметних броньованих автомобілів (чотири бойові машини) та 2-й взвод кулеметних броньованих автомобілів (дві), а всього – шість броневих автомобілів, з них чотири типу „Ерхардт”, один „Даймлер” та один – „Бюссінг” [23, 14]. Як відзначав у своїх спогадах Б. Монкевич, саме броневий автомобіль з отаманом Болбочаном і групою розвідників першим з українських частин о 4-й год ранку 1 березня вступив до Києва [25, 23]. Загалом же на той момент українські збройні формування, що підпорядковувались Центральній Раді, мали 12 броневих автомобілів [13, с. 189].

Цікавим прикладом добре злагоджених дій мобільних підрозділів у наступі є бій запорожців за станцію Люботин під час просування у напрямку на Харків. Вранці 4 квітня 1918 р. основні сили автоброньового дивізіону і посаджена на вантажівки піхота атакували станцію з фронту. Одночасно загін кінноти з одним броньовиком зайшов більшовикам в тил, перерізавши залізничне сполучення між Люботином і Харковом. Завдяки цьому на станції вдалось захопити велику кількість озброєння й військового майна, у тому числі і сім броневих автомобілів [26; 27].

Надзвичайно цікавим з погляду тактики використання броньових частин став рейд Кримської групи військ армії УНР. Як відомо, для участі у цьому рейді були виділені частини різних родів зброї: 2-й Запорізький піший полк, 1-й кінний полк, інженерний курінь, три легкі та одна важка артилерійські батареї, кінно-гірський артдивізіон, а також автоброньовий дивізіон і два бронепоезди. Кількісний склад групи, сформованої 10 квітня 1918 р., сягав 5 тис. бійців, а очолив її полковник Болбочан [27, с. 36]. Один з учасників походу, П. Шандрук, наводить у своїх спогадах опис потяга „Запорожець”, спорудженого під його керівництвом на станції Лозова [28, с. 36]. „Бронепоезд” складався з кількох сталевих вагонів для перевезення вугілля, додатково укріплених тюками пресованої соломи. Озброєний він був п'ятьма кулеметами і кількома 76,2-мм гарматами. Поїзду була придана мотодрезина і броневий автомобіль „Полуботко”, який перевозився на залізничній платформі. Крім того, до „Запорожця” був приділений десантний загін у складі куреня піхоти і легкої артилерійської батареї (ймовірно, частина гармат саме цієї батареї була використана для озброєння бронепоезда).

11 квітня група вирушила на Крим. Пересувались здебільшого залізницею, завантаживши артилерію та броневі автомобілі на платформи. У разі зіткнення з ворогом техніка розвантажувалась і вступала в бій. Перші серйозні сутички відбулись 16 квітня поблизу Олександрівська, де більшовики зосередили кілька „бронелетучок”, утворивши, за висловом Б. Монкевича, „ланцюг рухомих батарей” на залізниці Олександрівськ-Карлівка, що істотно перешкоджали українському наступу [25, с. 90]. Прорвавши цей ланцюг, війська Кримської групи 18 квітня почали бої за оволодіння Мелітополем за підтримки бронепоездів і машин автоброньового дивізіону. У цих боях запорожцям допомогли російські антибільшовицькі частини загону Дроздовського, який проривався з Румунського фронту на Дон. Дроздовські частини, які мали кілька броневих автомобілів, завдали більшовикам удару з тилу.

Рухаючись з Мелітополя до Криму попереду бронепоездів Кримської групи пустили озброєні кулеметами моторні дрезини з десантом. Відзначаючись невеликими розмірами і високою швидкістю, вони забезпечували раптове захоплення вузлових опорних пунктів ворога, який здебільшого не встигав знищити чи пошкодити залізничну колію. Завдяки цій тактиці 20 квітня запорожці захопили неушкодженим Чонгарський міст, відкривши шлях до Криму. У цьому бою як десант на дрезинах брала участь піша сотня 2-го полку під командуванням сотника Зелінського [25, с. 109].

22 квітня Кримська група зайняла Джанкой. Звідси її частини рушили на Сімферополь. Автоброньовий дивізіон та частина піхоти на вантажних автомобілях пересувались шосе, а поїзди – залізницею, яка пролягала паралельно до шосе. Назустріч українському загонові більшовики вислали три бронепоезди з десантом чисельністю у 500 багнетів, але коли запорожці спробували їх оточити, бронепоезди повернулись до Сімферополя, підірвавши за собою залізничну колію. Це

затримало просування українських ешелонів і першим до Сімферополя близько 10 год ранку 24 квітня дістався автоброньовий дивізіон. За дві години підійшли й українські бронепοїзди та ешелони з головними силами. Але на цьому бойові операції Кримської групи не завершилися. Поповнивши в Сімферополі запаси води і палива бронепοїзди вирушили до станції Альма. Паралельно велась підготовка автомобільного рейду на Бахчисарай і Севастополь, який став можливим завдяки захопленню у Сімферополі вантажівок. Тепер автомобільні підрозділи Кримської групи могли одночасно перевезти до 1000 осіб піхоти. Поряд з моторизованою піхотою до мобільного загону увійшли автоброньовий дивізіон, підрозділ кінноти та також кінно-гірський артдивізіон. Однак добре підготовлений рейд на Севастополь виявився зірваним через політичні чинники – невизначену позицію керівництва Центральної Ради у кримському питанні. Керівництво УНР, офіційно відмовившись від претензій на Крим, одночасно скерувало туди свої війська. Це робило позицію Кримської групи дуже хиткою в стосунку до німецького окупаційного командування, яке, спираючись на офіційну позицію Центральної Ради, вимагало виведення українських військ з Криму. 22 квітня для спостереження за діями українських військ в Криму німці скерували свій бронепοїзд [27, с. 37]. У кінцевому підсумку, позбавлені політичної підтримки, українські війська змушені були поступитись. 27 квітня почалась евакуація Кримської групи, яка після виходу з півострова зосередилась в Мелітополі.

Одночасно з Кримською групою, Запорізький корпус виділив Слов'янську групу під командою полковника В. Сікевича для звільнення від більшовиків Донбасу. У її складі було кілька бронепοїздів, проте інформація про їх бойове застосування є доволі обмеженою. Можна згадати хіба що бій під Барвінковим 15 квітня, де українські бронепοїзди провели переможну вогневу дуель із більшовицькими. З ворожого боку тут діяли і кілька бронеавтомобілів, та спинити наступ запорожців вони не змогли [25, с. 194]. 17 квітня група звільнила Слов'янськ, згодом – Юзівку, Дебальцеве, Попасну і 30 квітня вийшла до кордонів України з областю Війська Донського [27, с. 39].

Поодинокі випадки використання бронетехніки траплялись і у неспеціалізованих частинах і навіть у нерегулярних формуваннях. Зокрема, В. Голубко наводить дані про захоплення вільними козаками Звенигородщини одного бронеавтомобіля під час відбиття у більшовиків в ніч з 6 на 7 березня 1918 р. станції Бобринської [29, с. 183].

**Висновки.** Як бачимо, бойове використання рухомих військ за часів Центральної Ради набувало доволі різноманітних форм. Основи тактики були напрацьовані ще в роки Першої світової війни. Проте умови бойових дій на території України наприкінці 1917 – навесні 1918 рр. істотно різнились від тих, що були характерні для Першої світової війни. Тому армія УНР під час першої Українсько-більшовицької війни застосувала деякі нові прийоми бойового використання бронеавтомобілів та бронепοїздів. Це, зокрема, застосування бронеавтомобілів у вуличних боях (Київ), а також комбіновані рейди за участю автоброньових підрозділів та бронепοїздів, підтриманих кіннотою і частинами інших родів зброї (Кримський рейд). Цікавим прийомом, принаймні двічі використаним українськими військами (в березні 1918 р. в районі Хорол–Лубни та в квітні в Криму), стало бойове застосування імпровізованої мотопіхоти – піхотних підрозділів, посаджених на вантажні автомобілі. Зафіксовані й приклади зустрічних боїв між бронеавтомобілями (цікаво, що подібні випадки не траплялись навіть під час Першої світової війни на Східному її фронті). Нова тактика цілком виправдала себе, причинами ж невдач стали чинники політичні, а не суто військові. Відзначимо, що доволі широко використовувались бронеавтомобілі та поїзди також і противниками УНР – більшовиками. Необхідно також зазначити й те, що проблеми бойового застосування броньових частин у добу Центральної Ради досліджено цією роботою лише частково і потребує в подальшому детальнішого аналізу архівних матеріалів та публікацій.

1. Кичий І.В. *Борьба за власть Советов на Правобережной Украине* / І.В. Кичий – К.: Вища шк., 1986. – 150 с. 2. Савченко В. *Український рух у ІХ російській армії* / В. Савченко // *За державність*. – Зб. 8. – Варшава, 1938. – С. 81–85. 3. Гончаренко І. *Красногвардейский отряд Паровозостроительного завода* / І. Гончаренко // *Літопис революції*. – Х., 1928. – Ч.1. 4. Новіков А.

Катеринославський Жовтень / А. Новіков // У дні Жовтня. – К.: Політвидав, 1987. – С. 260–269. 5. Тинченко Я. Перша українсько-більшовицька війна (грудень 1917 – березень 1918) / Я. Тинченко. – Київ–Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, 1996. – 371 с. 6. Пархоменко В.А. Українські національні формування на Миколаївщині у 1917 – 1918 рр. / В.А. Пархоменко // Наукові праці. – Т. 1. – Миколаїв: МФ НаУКМА, 1998. – С. 44–48. 7. Коломиец М. Отечественные бронедрезины и мотоброневагоны / М. Коломиец. – М.: Стратегия КМ, 2005. – 88 с. 8. Пархоменко В.А. Військові формування Центральної Ради в Одесі у 1917–18 рр. / В.А. Пархоменко // Наукові праці. – Т. 2: Історичні науки. – Миколаїв: МФ НаУКМА, 1999. – С. 39–42. 9. Лисий М. Одна незаписана подія / М. Лисий // За державність – Торонто, 1964. – Ч. 10. – С. 200–203. 10. Савченко В.А. Дванадцять воєн за Україну / В.А. Савченко. – Харків: Фолио, 2006. – 415 с. 11. Кичий І.В. Борьба за власть Советов на Правобережной Украине / И.В. Кичий – К.: Вища шк., 1986. – 150 с. 12. Монкевич Б. Деяко про співпрацю панцирних авт під час оборони Києва в січні 1918 р. / Б. Монкевич // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1931. – Ч.6. 13. Млиновецький Г. Нариси з історії українських визвольних змагань 1917–1922 („Про що історія мовчить”): На правах рукопису / Г. Млиновецький. – Б.м., 1966. – 340 с. 14. Барятинский М., Коломиец М. Бронеавтомобили русской армии 1906–1917 гг. / М. Барятинский, М. Коломиец. – М.: Техника – молодежи, 2000. – 108 с. 15. Петрів В. Спомини. / В. Петрів – Ч. 1. – Львів, 1927. – 220 с. 16. Історія січових стрільців: Воєнно-історичний нарис. – К.: Україна, 1992. – 347 с. 17. Патлах М. Київ у січні 1918 року / М. Патлах // У дні Жовтня. – К.: Політвидав, 1987. – С. 88–97. 18. Михайлик М. Виступ Першої Української Військової Школи / М. Михайлик // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1932. – Ч. 2. 19. Ачканов Г. З спогадів про Лютневу і Жовтневу революції в Одесі / Г. Ачканов // У дні Жовтня. – К.: Політвидав, 1987. – С. 399–412. 20. ЦДАВОВУ, ф. 1063, оп. 3, спр. 12. 21. Гунчак Т. Україна: перша половина ХХ століття: Нариси політичної історії / Т. Гунчак. – К.: Либідь, 1993. – 288 с. 22. Дашкевич Р. Артилерія січових стрільців в боротьбі за Золоті київські ворота / Р. Дашкевич. – Нью Йорк: Червона калина. – 1965. – 208 с. 23. Jakl T: Československé broněvíky na Rusi / T. Jakl // НРМ. – 2002. – Č. 2. – S. 13–18. 24. Барятинский М., Коломиец М. Бронеавтомобили “Остин” / М. Барятинский, М. Коломиец. – М.: Моделист-конструктор, 1997. – 32 с. 25. Монкевич Б. Спомини з 1918 р. / Б. Монкевич – Львів: Добра книжка, 1928. – 208 с. 26. Іллічов С. Автопанцирні частини армій Центральної Ради та гетьмана Павла Скоропадського (1918–1919 рр.) / С. Г. Іллічов // Мандрівець. – 2007. – № 2. – С. 26–30. 27. Удовиченко О. Україна у війні за державність / О. Удовиченко. – К.: Україна, 1995. – 206 с. 28. Шандрюк П. Сили доблесті / П. Шандрюк. – К.: Вища шк., 1999. – 238 с. 29. Голубко В. Армія Української Народної Республіки 1917–1918. Утворення та боротьба за державу / В. Голубко. – Львів: Кальварія, 1997. – 288 с.